



PORSCHE

Presse-Information

26. März 2015

Nr. M 014/15

FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC, Vorstellung LMP1

2015er Porsche 919 Hybrid – stark optimiert auf bewährter Basis

Stuttgart. Mit einem Dreifarbenkonzept und als technische Evolution – so präsentierte Porsche heute die zweite Generation des Le-Mans-Prototyps 919 Hybrid auf der französischen Rennstrecke Paul Ricard. Gleichzeitig bestätigte Porsche den Wechsel in die höchste von vier Energieklassen innerhalb der LMP1-Kategorie. Die Leistung der Energierückgewinnungssysteme konnte gegenüber 2014 um rund ein Drittel gesteigert werden. Der 919 Hybrid ist damit in der Lage, in der so genannten Acht-Megajoule-Klasse anzutreten. Das seit 2014 bestehende, revolutionäre WEC-Reglement, das solch leistungsstarke und innovative Hybridantriebe fordert, war ausschlaggebend für Porsches Rückkehr in die Topliga des Motorsports.

Mit zwei der stark weiterentwickelten Technologieträger bestreitet das Porsche Team alle acht Läufe zur FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC. Sie werden stets weiß sein und den Schriftzug „Porsche Intelligent Performance“ als Grafik tragen. Das gilt auch für den dritten 919 Hybrid bei seinem Einsatz in Spa-Francorchamps am 2. Mai. Beim Saisonhöhepunkt allerdings, den 24 Stunden von Le Mans am 13./14. Juni 2015, tritt die Mannschaft mit einem weißen, einem schwarzen und einem roten Porsche 919 Hybrid an.

Wolfgang Hatz, Vorstand für Forschung und Entwicklung der Porsche AG, sagte anlässlich der Präsentation der LMP1-Prototypen in Südfrankreich: „Im LMP1-Programm bei Porsche steht die stark vernetzte Zusammenarbeit unserer Ingenieure rund um das innovative Antriebskonzept im Vordergrund.“ Das Reglement der WEC

ist darauf ausgerichtet, dass das effizienteste Auto gewinnt. Genau diesem Anspruch muss sich der Automobilbau generell stellen, um zukunftsfähig zu sein. Bereits heute bietet Porsche drei Plug-in-Hybrid-Seriensportwagen an. Wolfgang Hatz: „Das ist ein Alleinstellungsmerkmal, und wir wollen in diesem Segment noch stärker werden. Dazu brauchen wir fundiertes Know-how im eigenen Haus. Durch den ungeheuren Leistungsdruck in der Topliga LMP1 lernen unsere Serienentwickler sehr viel in sehr kurzer Zeit. Umgekehrt bekommen Jung-Ingenieure im Motorsport eine Spitzenausbildung im Turbo-Tempo, mit der sie sich später hervorragend in die Serie einbringen können. Von der Rennstrecke für die Straße zu lernen, hat Tradition bei Porsche. Insofern ist es absolut stimmig, unsere Le-Mans-Prototypen auch in ihrer Farbgebung zumindest teilweise an die Rennsportgeschichte anzubinden.“

Der rote Prototyp ist in Farbe und Startnummer eine Hommage an jenen Porsche, der 1970 den ersten von bis heute 16 Gesamtsiegen der Marke in Le Mans holte. So viele Erfolge gelangen noch keiner anderen Marke beim wohl härtesten Langstreckenrennen der Welt. Am 14. Juni vor 45 Jahren gewann ein Porsche 917 KH (Kurzheck) im sogenannten „Salzburg-Design“, dessen Grundfarbe ebenfalls rot ist. Die erfolgreichen Fahrer waren der Deutsche Hans Herrmann (87) und Richard Attwood (74) aus Großbritannien. 2015, bei der 83. Auflage des Klassikers von Le Mans, wird der rote Prototyp mit der Startnummer 17 pilotiert von Timo Bernhard (34, Bruchmühlbach-Miesau), Brendon Hartley (25, Neuseeland) und Mark Webber (38, Australien).

Der schwarze LMP1 mit der Startnummer 18 symbolisiert die enge technische Verwandtschaft zwischen dem Rennwagen Porsche 919 Hybrid und dem ebenfalls hybridisierten Supersportwagen Porsche 918 Spyder. Es war zudem ein schwarzer 918, der am 4. September 2013 in 6 Minuten 57 Sekunden den Rekord für straßenzugelassene Seriensportwagen auf der über 20 Kilometer langen Nürburgring-Nordschleife aufstellte. Rekordfahrer war Marc Lieb (34, Ludwigsburg), der auch den schwarzen 919 in Le Mans steuern wird, und zwar gemeinsam mit Romain Dumas (37, Frankreich) und Neel Jani (31, Schweiz).

Der dritte im Bunde, der weiße Porsche 919 Hybrid mit der Startnummer 19, trägt auch in Le Mans die Farbe, mit der Porsche nach 16 Jahren Abwesenheit in den Spitzensport zurückkehrte. In dieser klassischen Farbe für Rennwagen aus Deutschland starten auch die Werkswagen in der GTE-Pro-Kategorie, die beiden Porsche 911 RSR. Am Steuer des dritten LMP1-Rennwagens sitzen in Le Mans der Neuseeländer Earl Bamber (24), Formel-1-Pilot Nico Hülkenberg (27, Emmerich) und Nick Tandy (30, Großbritannien).

Evolution des 919: effizienter, steifer, gutmütiger, leichter und robuster

Während das Grundkonzept des Klasse-1-Le-Mans-Prototypen (LMP1) für die zweite Generation beibehalten wurde, blieb bei der Überarbeitung doch kein Teil unberührt. Das anspruchsvolle Credo für die Evolution lautete: effizienter, steifer, gutmütiger, leichter und gleichzeitig robuster.

Der 919 verfügt über einen über 500 PS starken Zweiliter-Vierzylinder-Turbo-Benziner, der die Hinterachse antreibt, sowie einen mehr als 400 PS starken Elektromotor an der Vorderachse, der von Strom aus zwei Energie-Rückgewinnungssystemen gespeist wird. Umgewandelte Bremsenergie von der Vorderachse sowie umgewandelte Abgasenergie wird in einer flüssigkeitsgekühlten Lithium-Ionen-Batterie zwischengespeichert. Der überarbeitete Antrieb ist insgesamt leistungsstärker und effizienter. Der Porsche 919 Hybrid wurde 2015 erstmals für die höchste Rekuperationsklasse (acht Megajoule auf einer Runde in Le Mans) homologiert.

Das reduzierte Gewicht, eine verbesserte Gesamtsteifigkeit und die Optimierungen bei Fahrwerk und Aerodynamik haben dem Langstreckenrennwagen ein gutmütigeres Fahrverhalten anezogen. Trotz der deutlichen Gewichtseinsparungen konnten entscheidende Komponenten robuster ausgelegt werden.

Saisonstart der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC am 12. April

Nach dem so genannten Prolog, dem gemeinsamen Test des WEC-Feldes am 27. und 28. März in Paul Ricard (FR), folgt der WM-Saisonauftakt am 12. April in Silverstone (GB). Bei allen WM-Läufen außer Le Mans beträgt die Renndauer sechs Stunden. Am 2. Mai steht Spa (BE) im Kalender, dann Le Mans (FR) am 13./14. Juni. Neu ist das Rennen auf dem Nürburgring (30. August). Anschließend verabschiedet sich die WEC aus Europa: Am 19. September steht Austin (Texas, USA) auf dem Programm, gefolgt von Fuji (JP) am 11. Oktober, Shanghai (CH) am 1. November und dem Finale in Bahrain am 21. November.

Die am Porsche Entwicklungszentrum Weissach ansässige Mannschaft um Fritz Enzinger (AT), Leiter LMP1, zählt über 230 Mitarbeiter. Deutlich über hundert von ihnen sind Ingenieure und unterstehen dem Technischen Direktor Alexander Hitzinger (DE). Der Kopf für das Operative ist Teamchef Andreas Seidl (DE). Fritz Enzinger sagt: „Jeder im Team fiebert unserer zweiten Saison entgegen. Wir sind mit dem neuen Porsche 919 Hybrid 26.675 einsame Testkilometer auf vier verschiedenen Rennstrecken gefahren. Jetzt freuen wir uns sehr, beim Prolog hier in Paul Ricard erstmals gemeinsam auf das Feld der FIA WEC zu treffen.“

Hinweis: Den ausführlichen Presstext mit der technischen Entwicklungsgeschichte des Porsche 919 Hybrid, den Portraits der Fahrer und des Managements sowie zahlreichen weiteren Informationen finden Sie als pdf-Datei im Anhang dieser Pressemitteilung auf der Porsche Pressedatenbank: <https://presse.porsche.de>. Dort steht auch Bild- und Videomaterial zur Verfügung.

GO

DMG MORI CHOPARD

